

CLASSIC DRIVER

Investment-Tipp: Audi RS4

Lead

Schon 1999 stand bei Audi ein RS4 in der Preisliste – damals sorgte noch ein Sechszylinder-Biturbo für sportlichen Vortrieb. Gut erhaltene Exemplare dieser und auch der nachfolgenden Achtzylinder-Generation sind heute stets begehrt. Ein Investment-Tipp.

Audi setzte früh auf das Rezept der starken Allrad-Kombis – der Vorreiter der RS4-Generationen war 1994 der [Audi 80 RS2](#). Mit 315 PS starkem Fünfzylinder lockte der bei Porsche gefertigte Sportkombi zahlreiche Kunden an. Binnen zwei Jahren verkaufte Audi rund 2.891 Exemplare. Dies war Grund genug, um auch beim Nachfolgemodell auf bedingungslose Sportlichkeit zu setzen: 1999 erschien mit dem Audi RS4 ein würdiger Nachfolger. Ausschließlich in praktischem Kombidress zu haben, bot der 380 PS starke Allradler deutlich mehr Kraft als sein Fünfzylinder-Vorgänger. Cosworth, kurz zuvor in den Unternehmensverbund der Ingolstädter eingegliedert, hatte den Auftrag, aus dem ursprünglich etwas biederen 2,8-Liter-30-Ventiler einen hochkarätigen Hochleistungsmotor zu kreieren. Dazu reduzierte man geringfügig den Hubraum auf 2,7 Liter und sorgte mit zwei Turboladern für ausreichend Druck auf den Einlassventilen. Mit maximal 1,1 bar drückten die Turbolader fortan die Frischluft erst in die Ladeluftkühler und dann in die Brennräume. Immerhin 440 Nm lagen so maximal an der Kurbelwelle an und ließen den RS4 binnen 4,9 Sekunden auf 100 km/h sprinten. Ein Wert, der damals nicht nur die Bestzeit im Audi-Modellprogramm markierte, sondern auch im Segment der Sportwagen an vorderster Front lag.





Aber nicht nur leistungsmäßig, sondern auch optisch hob sich der RS4 deutlich von seinen schwächeren Brüdern ab. Breite Kotflügel, geänderte Schürzen und 18-Zoll-Aluminiumräder im 9-Speichen-Design machten aus dem Audi auch optisch ein anderes Auto. Zur Individualisierung bot Audi zudem eine Reihe von Speziallackierungen an, von denen das traditionelle „Goodwood Green“ wohl die stilvollste Variante darstellte. Praktisches Zubehör, wie eine Dachreling und eine abnehmbare Anhängerkupplung ließen an der Alltagstauglichkeit des RS4 keinen Zweifel. Innen beschränkte sich die Diversifizierung des RS-Modells auf die spezielle Recaro-Sitzanlage mit RS4-Logo und etwas modellspezifischem Zierrat. So sorgten der schwarze Dachhimmel und ein spezieller Tachoeinsatz für die gewünschte Exklusivität.

Rund 6.000 Audi RS4 verließen von 1999 bis zu Beginn 2002 das Band der Quattro GmbH in Neckarsulm. Kein Wunder also, dass dieses Modell sich nahtlos in die begehrteste Reihe der Audi RS-Modelle einreicht. Gepflegte Modelle mit unter 150.000 km sind kaum unter 15.000 Euro zu bekommen. Wer dann erstmals den dumpfen Sound des V6-Biturbos erlebt, braucht sich über unvorhergesehene Defekte kaum zu sorgen. Die Technik gilt, soweit der Vorbesitzer auf das übliche Chiptuning verzichtet hat, als außerordentlich robust. Turboladerschäden, für deren Reparatur der Motor ausgebaut werden muss, sind genauso selten, wie Schäden bei dem 6-Gang-Schaltgetriebe oder dem Allradantrieb. Lediglich die anfällige Vierlenkervorderachse und die teure Hochleistungsbremsanlage sorgen bisweilen für Ärger. So schlägt die Überholung aller Querlenker mit rund 1.000 Euro zu Buche, während der Wechsel der vorderen Compound-Bremsscheiben samt Belegen mit 1.400 Euro zu vergüten ist.





Wem der erste RS4 mittlerweile zu betagt erscheint, dem steht neben dem aktuellsten Modell auch noch die im März 2005 präsentierte 8E-Baureihe zur Wahl. Audi setzte bei diesem Modell erstmals auf einen V8-Saugmotor, der mit 420 PS deutlich stärker geriet als der V6 des Vorgängers. Permanenter Allradantrieb mit variabler Kraftverteilung und ein Sechsgang-Schaltgetriebe sorgten auch in diesem Modell für souveräne Fahrleistungen. Aufgrund des Hochdrehzahlkonzeptes kam der 4,2-Liter-V8 jedoch erst ab 5.500/min so richtig zur Sache. Gut für die Ohren, schlecht für den Verbrauch, denn der RS4 der zweiten Generation ist unter 17 Liter kaum zu bewegen. Dafür werden allerdings Fahrleistungen vom feinsten geboten: Binnen 4,8 Sekunden sind 100 km/h erreicht, nach knapp 17 Sekunden steht die magische 200 auf dem Tacho. Derweil bieten die Schalensitze genug Halt und die Dynamic Ride Control eliminiert nahezu alle Wank- und Nickbewegungen der mit Aluminiumkomponenten optimierten Karosserie.

Besonders interessant ist das Achtzylindermodell auch, da Audi hier erstmals von dem Prinzip abwich, das Sportmodell ausschließlich als Kombi anzubieten. Den RS4 gibt es demnach auch als Limousine und als Cabriolet. Mit der offenen Variante lässt sich der fantastische Klang des V8 am nachhaltigsten erfahren. Derzeit bewegen sich die Preise gut erhaltener RS4-Modelle der zweiten Generation mit geringen Laufleistungen zwischen 30.000 bis 40.000 Euro. Eine Investition, die sich in jedem Fall lohnt, haben doch schon die Vorgänger gezeigt, dass Audis mit dem RS-Logo zu den wertstabilsten Sportgeräten aus Ingolstadt gehören.

Fotos: Audi

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/investment-tipp-audi-rs4>
© Classic Driver. All rights reserved.